

不明时局下的海运贸易

对租船合同的影响及应考虑的问题



目录

序言	第三页
地缘政治风险类型	第四页
经济制裁	第六页
联合抵制及黑名单	第十页
战争与内乱	第十二页
海盗	第十三页
租船合同与普通法保障	第十四页
贸易限制	第十六页
保护条款	第十六页
不安全港口	第二十页
拒绝承租人的指令	第二十一-页
不可抗力	第二十一-页
合同落空	第二十一-页
注意事项	第二十一-页
承租人的默示赔偿	第二十二页
延误	第二十三页
自查问题清单	第二十五页

序言

过去几十年，全球化和世界融合的趋势日益明显，随着国际贸易增长及数据连接增加，传统疆界变得模糊。

然而有迹象显示，保护主义升温，对进一步融合的抵制越演越烈，联合国贸易和发展会议更认为保护主义是 2019 年的十大趋势之一。政治形势变化莫测，地缘政治风险随之增加，最近霍尔木兹海峡的紧张局势证明了这一点。这里的局势成了 2019 年夏季的热门话题，引发了许多合同纠纷，以及安全疑虑。

本报告聚焦当今重要的地缘政治风险因素，并从海运业角度，讨论合同方保护自身的可行之法。报告后面附有自查清单，列出了租船合同生效前后阶段各自需要考虑的问题，包括起草合同时的考虑，以及当问题出现时，怎样评估你在租船合同下的权利和义务。

地缘政治风险类型

东地中海地区地形图, 包括意大利、希腊、北非、黑海、亚得里亚海和爱奥尼亚海。





战争和内乱对航运业的影响在历史上屡见不鲜，最近政治环境动荡不安，又使这些风险因素突显出来。一些非国家行为者，譬如海盗，不断在某些地区肆虐，同时犯罪分子也利用许多地区政治不稳，浑水摸鱼。与此同时，有关国家政府采用经济制裁的方式，对此前未受约束的全球化施加越来越多的限制，对跨境贸易产生的影响越来越大。今夏驶经霍尔木兹海峡的船舶，就在这样一个海盗猖獗的地区，经历了一场由经济制裁引发内政不稳而导致的地缘政治完美风暴。

经济制裁

事实证明，通过贸易或金融限制，将特定管辖区、个人或实体定为经济目标，是具吸引力且有效的政治工具。

美国制裁



美元在国际贸易中的中心地位，加上美国当局的巨额罚款及其他严重惩罚，使航运业不得不紧盯着美国制裁行动的进展。

美国制裁的影响范围之广非常惊人。除了直接影响美国及受美国管辖的实体的一级制裁之外，非美国人士也可能受到“次级制裁”的影响。违反制裁令的代价极其高昂，可能会遭受巨额罚款甚或监禁。在某些情况下，船舶、船东、承租人和其他相关方，可能还会被剥夺使用美国银行系统和进入美国港口的权利。一旦实体被列入美国“黑名单”——外国资产控制办公室（“OFAC”）的特别指定国民名单（“SDNs”），就几乎完全无法使用美元或与任何与美国有联系的合约方进行国际贸易。

多年来美国一直在实施制裁，在特朗普政府的领导下，制裁手段更是雷厉风行。特朗普政府迅速恢复制裁伊朗，对古巴重新实施数项制裁，针对委内瑞拉颁布新制裁措施，加强对俄罗斯的限制。结果是，美国“黑名单”增长创下历史新高，执法处罚力度更是空前。下面让我们来看看美国制裁措施的最近关键进展。



伊朗

美国针对伊朗的制裁可以追溯到 1979 年伊朗革命，其后制裁手段及力度都一直变化不定。到了 20 世纪 90 年代中期，美国正式开展全面禁运。从那时起，制裁措施稳步加强，迫使贸易方选择，要么继续与伊朗交易，要么放弃使用美国银行系统。2016 年 1 月，联合全面行动计划（“JCPOA”）生效，即伊朗、P5+1（中国、法国、俄罗斯、英国和美国，再加上德国）和欧盟之间的“伊朗核协议”，协议规定了实质的制裁减免，以换取对伊朗的核发展活动的重要限制。

然而，2018 年 5 月，特朗普总统宣布，美国将从 JCPOA 中撤出，并会在短暂宽限期后重新实施美国对伊朗的所有制裁。美国撤出计划的目的是迫使伊朗回到谈判桌上，促使伊朗应允接受有关核或非核计划的更大约束，而这些规限是 JCPOA 未有考虑到的。

美国对伊朗的制裁成因非常复杂，而且很可能会受到波斯湾日益紧张的局势，和即将举行的 2020 年美国总统大选影响。毫无疑问，华盛顿和德黑兰之间的关系正在持续恶化，但这种关系将会如何影响制裁或其他领域，则仍是未知之数。



委内瑞拉

几年来美国一直对委内瑞拉实施制裁，而最新一轮强化措施于 2017 年 8 月展开，目的是向马杜罗总统施压，迫使他下台。自此，相关措施持续强化，重创了委内瑞拉和美国之间一直稳固的贸易关系。2019 年，双方关系恶化达到顶点，美国对马杜罗总统连任提出异议，宣布华盛顿承认胡安·瓜伊多为委内瑞拉临时总统，更强硬地迫使马杜罗总统下台。

公开支持瓜伊多后，特朗普政府发布了迄今为止影响最为深远的制裁令，只要美国财政部认定委内瑞拉某些政府部门支持马杜罗政府，且涉及欺诈或贪腐，便可对其实施制裁。受此影响，委内瑞拉国家石油公司（“PdVSA”）于 2019 年 4 月被列入美国特别指定国民名单（SDN），委内瑞拉政府随后更在 8 月遭受了更广泛的制裁。

PdVSA 作为举足轻重的国际石油公司，亦是委内瑞拉收入和外汇的主要来源，故制裁 PdVSA 的影响已经广泛波及整个航运界。美国政府已将为委内瑞拉及其石油产业提供“实质援助”的众多船只、船东和承租人列入黑名单。截至发稿时，加强制裁的影响仍有待继续观察。



古巴：“180 天规则”

自 20 世纪 60 年代初以来，美国一直对古巴实施制裁。综合来看，美国根据《古巴资产管理规定》（“CACR”）实施的经济制裁，是有史以来覆盖最广的禁运措施之一。他们不仅拒绝古巴居民参与美国金融体系，还禁止最近 180 天曾挂靠古巴港口的非美国船只停靠美国港口，这通常被称为“180 天规则”。

2016 年 10 月，美国修订 CACR，豁免了从第三国向古巴运送许可货物的船舶，这意味着 180 天规则可能放宽。然而，2017 年 6 月，特朗普总统宣布开始收回宽限，近来有迹象显示，180 天规则可能会再次收紧。

美国目前的贸易制裁机制非常复杂，安全规避并非易事。如果对某项活动是否违反美国制裁规定有任何疑问，应咨询专业法律意见，避免严重后果。

联合国与欧盟制裁

联合国和欧盟的制裁也变得更加严厉。例如，朝鲜正遭受到美国、联合国和欧盟三方的制裁。



联合国制裁

联合国安理会颁布的制裁制度行之有年，它将制裁视为武装干预的替代手段，代表世界对某些政权或个人的行为表达不满。联合国强调，当制裁与“维持和平、建设和平和缔造和平”的志向齐头并进时，方可行之有效。

得到联合国安理会的授权，联合国制裁可说是真正地影响全球。在 193 个会员国中，尽管未必所有国家皆有效地或乐意地配合制裁措施，但每个成员国都必须从法律上遵守和执行相关制裁措施。自 1966 年以来，安全理事会制订了 30 项不同的制裁措施方案，有 14 项措施现正生效。每个制裁方案都会由一个独立的制裁委员会负责，一般亦会联同相关专家小组，实施广泛管理。这些方案针对的范围大不相同——针对伊斯兰国和基地组织的制裁制度覆盖逾 300 人和实体，而中非共和国的制裁名单却只有 13 个名字。现存历史最久的是联合国对索马里的制裁，包括武器禁运、资产冻结、旅行禁令和木炭禁令。

安理会需要先得到中国、法国、俄罗斯、英国和美国等常任理事国的一致同意，才可颁布制裁措施。因此，当一个或多个常任理事国立场相左，存在政治争议的时候，安理会便不可能成功实施制裁。因此，尽管联合国有可能跟随美国，对叙利亚或委内瑞拉实施新制裁，抑或加强对朝鲜的制裁，但鉴于北京、莫斯科和华盛顿之间的紧张关系，短期内可能性似乎不大。



欧盟制裁

尽管由28个成员国组成的欧盟不如美国般热衷制裁，但它仍然是实施制裁第二积极的管辖区。欧盟较不活跃是由于其体系的独特阻碍—欧盟实施制裁需要28个成员国一致同意，而每个成员国都有相互冲突的国家或外交政策利益。尤其当涉及像制裁俄罗斯这样的切身问题时，达成协议就绝非易事了。

一般来说，欧盟的制裁要么是针对性制裁，例如资产冻结、禁止向个人提供资金或旅行限制；要么就是贸易或行业制裁，例如禁止扩散或使用化学武器的限制措施。虽然所有欧盟国家都必须依从欧盟，但实际上，各成员国之间遵守规定的程度各不相同，对违反规定的处罚也各有差异，因为这是由成员国自行决定和管辖的。

欧盟制裁涵盖所有在欧盟境内或境外的欧盟公民，以及根据欧盟成员国法律成立或在欧盟成员国开展业务的任何个人或实体。欧盟现有超过40个制裁机制，当中许多与联合国制裁计划有关。

欧盟采取了一项反制裁措施，即颁布《欧盟阻断法令》，以减少美国制裁伊朗和古巴的影响，表示不赞同相关制裁。这些阻断措施最初于1996年通过，最近随着美国退出JCPOA而得到加强，广泛禁止欧盟企业和个人配合美国对伊朗和古巴的制裁。受制于阻断条例，一些与欧盟和美国都有联系的企业被夹在两者之间，在是否配合美国制裁的问题上进退维谷。安然游走其中不无可能，但往往非常复杂。

随着英国脱欧，英国可能会建立独立的制裁机制。短期内，伦敦可能采取与欧盟现行措施相同的措施。然而，从长期来看，欧盟和英国在制裁方面存在分歧，或使制裁有关的合规工作变得更加困难。

联合抵制与黑名单

地方主导的制裁会以不同面貌出现，在此举几个例子：



阿拉伯联盟抵制以色列

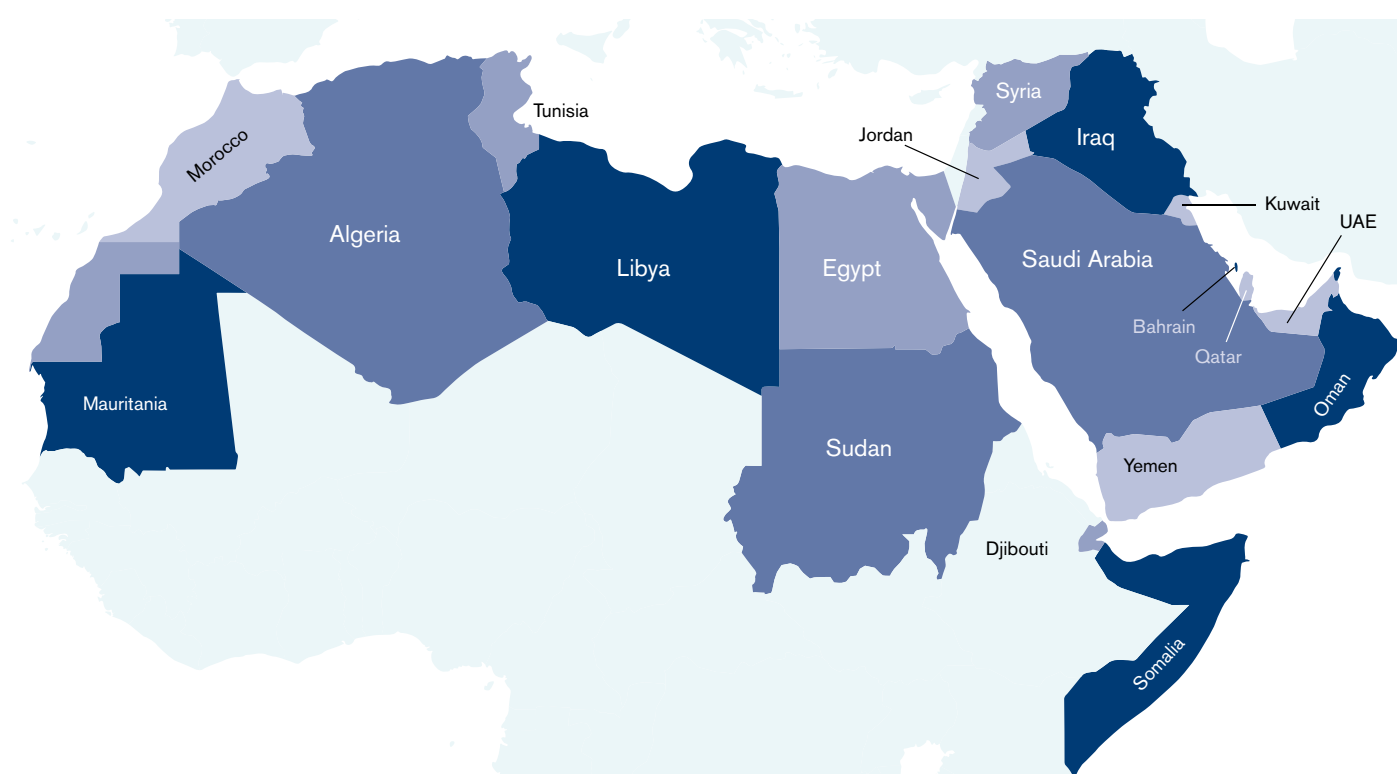
阿拉伯联盟于 1945 年由埃及、伊拉克、约旦、黎巴嫩、沙特阿拉伯和叙利亚成立，目的是促进阿拉伯世界的经济和社会发展，目前有 22 个成员国。

联盟的主要特点之一是将与以色列贸易或悬挂以色列旗的船只列入黑名单，这被称为阿拉伯抵制黑名单（“黑名单”）。曾在以色列港口停靠的船只只会被列入黑名单，黑名单由大马士革中央抵制办事处保存，船只的详细资料随后便会传送至其他成员国的国家抵制办事处。

阿拉伯联盟会从航海日志和公共网站上核实船舶最近的贸易记录，当中大多数成员国希望日志纪录可以追溯到挂靠联盟港口前 6 个月，或至少前 10 个挂靠港的纪录。黑名单注明了船舶的国际海事组织编号，以便在更改船名或船舶所有人变更后识别船舶。除非移除出去，否则船舶会永远列在黑名单上。从黑名单上除名是有可能的，但只属单次性质。

阿拉伯联盟各国实施制裁的准则各不相同，但一般来说，若船只最近挂靠过以色列（或在某些情况下，船只在任何时间曾挂靠以色列）或与以色列有其他联系，如悬挂以色列旗；为以色列所有、管理；运送以色列货物；搭载以色列船员或乘客，均会被拒挂靠参与抵制的国家港口。各国态度不一，但普遍来说，受抵制的船只可能会被扣留或罚款，护照上印有以色列印章的船员不得上岸休假，甚或遭受遣返。

美国有法律禁止跟从任何未经授权的抵制，当中包括阿拉伯联盟对以色列的抵制。这些规定很复杂，而且违反规定的后果非常严重，如有需要，我们敦促会员就阿拉伯联盟的抵制行动寻求专门的法律咨询。





土耳其与塞浦路斯

自1974年土耳其入侵塞浦路斯后，塞浦路斯北部（占总面积约40%）就不再受塞浦路斯共和国管辖。塞浦路斯共和国称，北部的法马古斯塔、凯里尼亚和卡拉沃斯塔西港已“关闭”，如果挂靠上述港口后，同一船长再把船舶挂靠在塞浦路斯任何一个“开放”港口，如利马索尔、拉纳卡和瓦西里科，便很可能会面临麻烦。限制令适用于船长，而不是船舶本身，最高刑罚为监禁两年或罚款 17,000 欧元。



乌克兰与克里米亚

俄罗斯和乌克兰就克里米亚政治地位问题爆发争端，导致乌克兰政府在 2014 年封闭克里米亚港口，不向国际航运开放。所有挂靠克里米亚港口的船只，不论其船旗或所有权谁属，都受此限。一旦挂靠克里米亚港口，便会被视为触犯乌克兰关于“暂时被占领土”的法律，可能遭受拘留、起诉、罚款、充公甚至监禁等处罚。法律适用于所有船舶和船员，不分国籍。2014 年起，所有挂靠都被视为违法。



卡塔尔

沙特领导的联盟由沙特阿拉伯、阿联酋、巴林、埃及、也门和其他国家组成，联盟在 2017 年与卡塔尔断交，理由是卡塔尔支持恐怖主义。联盟国家已经封锁卡塔尔进入其领空和领海，并拒绝悬挂卡塔尔旗的船只驶进港口。沙特阿拉伯还关闭了与卡塔尔接壤的陆地边境，而这是卡塔尔与外国接触的唯一陆地边境。另一方面，埃及领空也拒绝开放给所有往返卡塔尔的航班。



中国与台湾

受中国与台湾长期紧张的政治关系影响，两岸贸易受限。2008 年，中国出台了相关规定，允许在两地之一注册的船舶，在中国大陆和台湾之间直接贸易，但需先获得相关许可证及批准。尽管在某些情况下可获发许可证，贸易限制仍然对外国船舶生效，未经批准而直接往来台湾与大陆的船舶将被扣留。

战争与内乱

虽然战争带来的挑战与制裁释法不尽相同，但在法律领域中也同样复杂。战争的法律定义本身就存在争议。

战争，顾名思义，必须是目标相反的两方参与，而且其规模之大足以影响公共秩序。战争的威胁更难以界定，一些活动或称不上战争，但却可为相关船只带来战争一样的危险。此时往往会出现一个难题，那就是风险水平，是否足以容许船东拒绝承租人将船驶往或留在某个地区。因此，很多航运判例法聚焦在类近战争的局势之上。

海湾战争和两伊冲突引发了几个关键案件。1980年战争爆发时，“The Evia”（见注1）正在巴士拉卸货，并被困了一段时间；伊朗战机发射导弹，击毁了“The Chemical Venture”（见注2）；“The Kanchenjunga”（见注3）在空袭后驶离了哈尔克岛，虽然避免了实际损害，但由于船东拒绝装货，承租人要求赔偿损失。这些案件不仅展示了战争可能造成的严重后果，更建构了与安全原则相关的判例法知识体系。

“阿拉伯之春”是2011年春季在北非和中东地区爆发的一系列反政府抗议、起义和武装叛乱，造成了该地区的航运中断。值得注意的是，突尼斯、埃及、也门和利比亚都受到了影响，时至今日，局势依然动荡不安，许多国家都卷入了内战。在利比亚起义期间，炼油厂成为袭击目标，造成油轮的装载问题。2015年，也门内战爆发后，受到沙特阿拉伯的干预，也门港口遭受封锁，导致前往也门港口的船期延误。也门位于世界上大部分石油运输必经之地，因此对航运影响巨大。2018年，一艘沙特油轮在红海遭到也门胡塞武装组织袭击。

近年来富争议的其他冲突地区包括南中国海及黑海海域。2018年，乌克兰和俄罗斯之间的紧张局势升温，导致黑海有船只遇袭。2019年年中，多艘船只在霍尔木兹及阿曼附近海峡遇袭，相信与伊朗和美国之间紧张局势升级有关。不久，伊朗政权在此扣留英国国旗下航行的油轮，伊朗宣称这是报复英国以违反欧盟对叙利亚的制裁令为由，扣留悬挂伊朗国旗的格雷斯一号油轮（“Grace I”），美国和英国随后增强了它们在该地区的军事力量。这些事件引起了航运界广泛关注，导致战争险保费飙升，船只也纷纷关掉自动识别系统以保护其位置不被暴露。有鉴于全世界通过此海峡运输石油数量之庞大，一旦美国和伊朗之间有任何军事行动升级，都将无疑对航运业产生重大影响。

¹ Kodros Shipping Corporation v Empresa Cubana De Fletes (The Evia No. 2) [1981] 2 Lloyd's Rep 613; [1982] 1 Lloyd's Rep 334; [1982] 2 Lloyd's Rep 307

² Pearl Carriers Inc. v. Japan Line Ltd. (The Chemical Venture) [1993] 1 Lloyd's Rep. 508

³ Motor Oil Hellas (Corinth) Refineries S.A. v. Shipping Corporation of India (The Kanchenjunga) [1990] 1 Lloyd's Rep. 391

海盗

一些地区通过加强巡逻、保护和提高意识降低了海盗风险，但普遍来说海盗威胁仍然存在，在贫困和经济不平等地区尤为严重。

海盗侵袭对船员和船东而言极其严重，更不用说承租人和货主了。除了摆在眼前的生命危险外，船舶亦可能被迫停航数月，货物遭窃，最终或需支付巨额赎金，影响重大。

尽管索马里和亚丁湾海域的海盗活动近来有所减少，该地海盗之猖獗仍是有据可考的。西非，尤其是尼日利亚，也是全球海盗活动高发地，几内亚湾的袭击事件更是逐年增加。海盗袭击在东南亚也很普遍，主要发生在印度尼西亚海域和马六甲海峡附近。

近年来，由于武装巡逻次数增加，海盗袭击有所减少，然而并非所有沿海国家都允许武装保安过境。武装保安和护卫舰队可保护各方利益、人员和资产。船只得到充分保护和守卫，对海盗而言是不容忽视的威慑。然而，在海盗猖獗地区，船舶可能需要采取额外护卫预防措施。

现行关于保护和加固船舶的指引，已被船东广泛遵循。例如，由波罗的海国际航运公会(BIMCO)、国际航运商会(The International Chamber of Shipping)、保赔协会国际集团(The International Group of P&I Clubs) 国际独立油轮船东协会 (INTERTANKO) 和石油公司国际海事论坛 (Oil Companies International Marine Forum) 联合编制且定期更新的《最佳管理实践》(BMP)，为船东提供了实用的指导。指引的最新版本 BMP 5 于 2018 年6 月发行，该新版本认可了更多的当代威胁方式，比如导弹和水雷，并承认当前存在更广范围的威胁，将关注范围扩大到亚丁湾以外，覆盖红海、印度洋和阿拉伯海区域。

2018 年各区海盗事故



租船合同与普通法保障

东亚地形图, 包括菲律宾、新加坡、泰国、台湾、越南及南中国海



一个十分常见的情况是，定期承租人要求船舶驶往某些区域，而船东担忧船舶可能因此面临内乱、海盗行为或制裁风险。船东将需要考虑自己是否有权拒绝承租人的指令，同样，承租人亦可能需要考虑可否坚持让船东遵守自己的指令。在此阶段，租船合同条款对确定双方权利至关重要。以下为相关的几个要点。

贸易限制

船东在现货市场交易中, 不可避免地要在货物和贸易路线方面, 对船舶的使用有一定程度的控制权。相比之下, 根据定期租船合同, 船东实际上已将其船舶交给承租人, 当然只有商定的权限。

如果租约规定可以到世界各地或某一特定地点进行贸易, 而承租人按照协议, 愿意支付额外的战争风险保险费, 船东就很难拒绝前往受战争影响地区的指令, 但该行为不得违反任何保护条款或普通法免责抗辩内容。

为了保有一定程度的控制权, 船东可以协商将特定国家排除在船舶允许的贸易区之外。如果一个国家被排除在外, 船东便有充分的理据拒绝任何在该国家港口停靠的指令, 从而为船东提供一个直截了当的解决方案和基础保护。因此审慎起草该条款相当重要。

除了列出所有已知存在地缘政治风险的领域外, 如果可以, 还应考虑加上开放条款, 允许当事方在任何特定领域变得不安全时, 修改或排除更多交易地域。

保护条款

虽然某特定区域未被明确划分在交易限制范围内, 但如果船东认为, 在该区域可能面临受到制裁、战争或海盗行为的威胁, 他亦可以根据一般保护条款来支持自己。在时局动荡不定的情况下, 确保租船合同已涵盖制裁、战争风险和海盗行为的相关条款, 比以往任何时候都重要。下面将会讨论一些关键考虑因素。

制裁条款

制裁条款通常不包括在标准租船合同中, 所以需要在附加条款中加入定制条款。波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 公布了两项制裁条款。其中一项是 BIMCO 制定的“指定实体”条款, 用于程租或期租合同, 以及船舶买卖和船舶管理协议。本质上, 它保证任何一方都不被任何制裁, 并且在航程中不会涉及列入特别指定国民名单 (SDNs) 者的保证。在违约的情况下, 该条款为无辜的一方提供了相当极端的补救办法, 也就是取消租船合同。

另一项为 BIMCO 制定的关于定期租船合同的制裁条款, 则允许船东有广泛且自由的裁量权去拒绝承租人的指令, 如果船东合理怀疑此类指令可能使其受到制裁, 并要求承租人发出替代航行指令而受拒绝, 船东则有权在任何替代港口卸载任何货物, 所需时间和成本将由承租人承担。条款生效条件是该航次指令在“船东的合理判断”下会使船舶面临制裁风险, 虽然何为合理也很可能会引发争论。至今, BIMCO 还没有为航次租船合同制定一个同等的条款。

在某些情况下, 可以商定定制条款来解决具体的制裁问题。例如, 如果要进行古巴贸易, 船东可要求订立一项条款, 禁止承租人在租船合同的最后180天内将船舶送至古巴, 以避免船舶在仍附有限制的情况下被还付。又例如, 阿拉伯抵制条款可能要求船主保证该船从未到过以色列港口, 也没有被任何阿拉伯国家列入黑名单。

保护条款 (接上页)

战争险条款

战争险条款层出不穷, 多个条款组合而成也常见, 重要的是确保它们相互补充而不是相互冲突。

替代履行条款

在发生战争或内乱时, 替代履行条款可以为船东提供有价值的保护。从广义上讲, 这些条款允许船东拒绝前往或通过战争危险区, 并要求其承租人为船舶和船上的货物发出替代指令。

尽管许多现代的标准租船合同可能都有自己的标准版本, 如 ShellNNGTime 格式的第 25 条、Shell time 的第 36 条和 Gencon 1994 的第17条, 但 BIMCO 的 Conwartime 和 Voywar 条款仍是最常见的参考例子。

在考虑某个替代履行条款是否适用于某个特定情况时, 首先必须考虑该实际情况是否属于“战争风险”的定义范围; 其次, 要考虑所涉风险是否已达到足够的水平。

如果一种情况不属于全面战争, 那么就它是否属于“战争风险”的适用定义就会引发争论。更广泛的条款, 如 BIMCO 条款, 超出了战争和国内敌对行动的范围, 延伸到恶意破坏、埋设地雷、封锁、以及在后来的版本中的恐怖主义行为。

“战争”是指两个或两个以上的政府参与的涉及互相使用武力的行动(见注4)。“敌对行动”一词是指“交战国”所进行的战争行为或行动, 并以已存在的战争状态为前提。然而, “恶意破坏”可能更多地适用于在非战争状态下故意破坏船舶的情形, 而不是仅有因其它行为而造成附带损坏的情形。

至于风险的程度, 英国法院在 The Triton Lark (见注5) 法案中制定了一些指导原则, 该案中船东因害怕海盗袭击而试图绕行亚丁湾。指导原则指出, 必须存在船将遭遇战争风险的“真实可能”。发生概率需要“大于仅仅有可能”, 而其中包括一种可能性低于50% 的情形。船东还必须确定其或船长在认真进行风险评估的基础上, 善意做出“合理判断”认为船舶有真正的风险。

战争解约条款

如果两个或两个以上的国家之间爆发战争或敌对行动, 根据战争解约条款解约权会被引用, 这显然比替代性能条款提供了更为激进的解决方案。这种规定的一个例子是 Shelltime 1 格式的第3 4条, 该条在 The Golden Victory 案件里(见注6), 赋予承租人在 2003 年第二次海湾战争爆发时解除租船合同的权利。类似条款包括 BIMCO 2004 年的战争解约条款和 Shelltime 4 格式的第 33 条。

战争费用条款

战争费用条款允许船东根据条款所列, 将任何额外的战争险保费、船员补贴金和其他费用转嫁给承租人。2019 年夏季, 当霍尔木兹海峡局势最为紧张之时, 保费和费用也随之飙升, 凸显了此类条款的价值和认真起草条款的重要性。鉴于一些保险公司高达 10 倍的保费增长, 这些意外增加的保费可能会带来严重的商业影响, 尤其是船只在战争危险区被意外延误的情况下。

⁴ Kawasaki K.K. v Bantham (1939) and Pan America World Airways (1975)

⁵ Pacific Basin IHX Limited v. Bulkhandling Handymax AS (The Triton Lark) [2012] EWHC 70 (Comm)

⁶ Golden Strait Corporation v Nippon Yusen Kubishka Kaisha (The Golden Victory) [2007] UKHL 12

保护条款 (接上页)

海盗条款

BIMCO 的《2013 年海盗条款》是为航次租船合同和定期租船合同、以及 COA 合同起草的, 其模式与 BIMCO 的战争风险条款相似, 在发现海盗风险、或承租人因经过高风险区域所产生任何额外费用时, 提供替代性选项。这些条款对海盗行为的定义相对宽泛: “任何实际的、有威胁性的、或记录/报道的海盗行为和/或暴力抢劫, 和/或劫持/扣押”。与大多数战争风险条款一样, 这其中涉及船长的合理判断, 并且对其危险水平的要求也与上文战争风险的描述相似。

尽管一些战争风险条款将海盗行为纳入了战争风险的定义, 但 BIMCO 海盗条款提供了更多的定制保护, 就船舶在劫持状态下的停租做出规定, 特定海盗条款关于停租的约定已被英国法院仔细审查, 各界对起草这样的条款产生了很大的兴趣。在 *The Captain Stefanos* 案件 (见注7) 中, 是否停租取决于相关条款中的斜线和逗号的位置。在 *The Eleni P* 案件 (见注8) 中, 法院仔细研究了在海盗背景下对“被俘”一词的解释, 并探讨了发生在亚丁湾以外的袭击是否属于亚丁湾海盗条款适用范围的问题。

⁷ *Osmium Shipping Corporation v. Cargill International SA (The Captain Stefanos)* [2012] EWHC 571 (Comm)

⁸ *Eleni Shipping Limited v Transgrain Shipping BV (The Eleni P)* [2019] EWHC 910 (Comm)



墨西哥湾和美国中部地形图, 包括美国佛罗里达州、墨西哥、古巴、伯利兹、洪都拉斯和加勒比海

不安全港口

租船合同通常包含明示的安全港口保证。即使没有明示条款，安全港口保证有时也可视为默示义务。在安全港口保证下承租人有义务为船舶指定预期安全的港口。

一些安全港保证，如 Shelltime 格式中的保证，只要求承租人行使谨慎小心，而如果没有行使谨慎小心的约定，安全港口保证为绝对保证义务，这样给予船东更大的保护。

这种安全保护范围不仅包括物理风险，还包括政治风险。就制裁、抵制和黑名单等方面来说，可以想象在这些情况下，不安全港口的论点都很可能适用，因为上述任何一项都将明显影响船舶的贸易能力，并减少其可以进行贸易的国家范围。因此，如果船舶有在该港口被扣留或列入黑名单的危险，则该港口可能被认为是**不安全的**。

如果指定港口不安全或预计之后会变得不安全，承租人有义务给出替代航次的指令。至于船东是否可以坚持承租人给出替代航次的指令，则取决于当航次所涉及的风险水平。每个实际情况都必须基于事实，并且一般情况下，达到要求的门槛很高。这与 BIMCO 战争和海盗条款的规定对比鲜明，后者仅要求船长合理地相信船舶可能会遭受相关风险。

在航次租船合同中，港口通常都早已指定，那么船东在签订租船合同时就被视为已经接受了与该港口有关的风险，这种情况可能更为棘手。如果租船合同生效后情况才发生改变，当事人可以依靠许多航次租船合同中规定的“船舶可到达临近安全港口”的条款，允许船舶偏离航道到达临近的港口，尽管从该条款的受益可能是有限的。

为了能够依靠安全港保证来抵制承租人的航行指令，则该航行指令所涉及的风险水平必须很高。通常，明确宣战就能充分显示风险，然而，若仅仅是内乱就不一定会触发安全港口条款，因此有必要更详细地考虑实际情况。关于战争或海盗行为，有必要调查过去袭击的频率和模式，并就目前的情况征求详细意见。如果在采取预防措施的情况下，一个容易发生海盗或战争风险的地区被认为是可航行的，那么不安全港口的论点就很难站得住脚了。

如果船东决定接受承租人的航行指令，而船舶之后遭受损害，其有权要求承租人赔偿违反安全港口保证的损失。然而，船东也应该注意，他有无意中放弃了依赖安全港口担保保护的**权利**的风险。举例来说，在 "The Chemical Venture" (见注9) 一案中，船员对前往科威特的航程有顾虑，但承租人为此支付了大笔奖金，所以船员仍然决定执行该航次，则法院认为船东已经放弃了就港口不安全而进行索赔的**权利**。另外，The Kanchenjunga (见注10) 案件发生在伊朗-伊拉克战争期间，船东拒绝在哈尔克岛装载货物，然而因为船长在船舶开行前便递交了装卸准备就绪通知书，被视为愿意接受一切风险，所以船东即被视为放弃了拒绝承租人航行指令的**权利**。由此可见，对与继续执行航次指令有关的任何决定，都应小心谨慎。

⁹ ibid

¹⁰ ibid

在船舶安全面临危险的情况下，船长有权拒绝承租人的指令

船长对航行安全负有首要责任，并有权拒绝服从承租人可能危及船舶、船员或货物的航行指令。

该权利在 2001 年的 *The Hill Harmony* (见注 11) 案件中得到了认可。在该案件中，法院考虑了船长拒绝遵守承租人指令的合理性。船长拒绝了承租人给出的使用大圆航线从温哥华到日本航行的指令，并在先前航行的基础上，执行了一条更长、更偏南的航线，因为船舶曾因为大圆航线的恶劣天气被损坏。

法院确定，船长有权拒绝遵守承租人的雇用令，因为根据他的合理判断，这些指令可能使船舶面临危险。然而在该案件中，船长的决定从涉及到的风险水平来看并没有被认为是合理的，由此看来该权利可以被付诸执行的标准还是相当高的。

“船长仍然对船舶、船员和货物的安全负责。如果承租人的指令得到遵守，但却使船舶面临了船东不同意承担的风险，船长有权拒绝服从指令：事实上，正如安全港案件所表明的，在极端情况下，船长有义务不服从指令。”

(The Hill Harmony 案件中的 Hobhouse 勋爵指出)

不可抗力

不可抗力条款常见于航次租船合同或 COA 合同中。当出现当事人无法控制的某些情况时，通常会解除当事人履行合同的义务。

不可抗力不是英国的法律概念，它起源于民法，因此只有在明确的不可抗力条款达成一致的情况下，才在英国法律合同下有效。所以，该条款运作完全取决于所列明的范围。不可抗力条款通常指战争或类似战争的事件，甚至可能更广泛地适用于“敌对行动”。条款用字将是决定双方能否依据该条款的关键。根据条款，双方有权暂停履行合同，或在极端情况下终止合同。

合同落空

如果在订立合同后发生了不可预见的事件，而该事件因触及合同的“核心”，致使合同无法履行，合同就可能会落空。

实际上，落空是英国法律中相当于不可抗力的条款。然而，这是一个比不可抗力更模糊的概念，在实践中很少有合同会被认为是落空的。若果单单是合同对一方来说变得更繁重或昂贵，并不属此限。例如，如果苏伊士运河意外封闭，船舶仍然可以通过好望角来执行从地中海到远东的航线。

注意事项

在任何情况下，如果船东考虑出于安全原因拒绝承租人的航行指令，必须谨慎行事。

如果船东拒绝遵守的指令经证明是合法的，则有可能违反租船合同本身，因此承租人有权停租，并要求赔偿损失，在极端情况下甚至可以终止租船合同。建议会员在依赖上述任何原则拒绝其承租人的航行指令之前，先征求法律意见。

¹¹ *Whistler International Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (The Hill Harmony)* [2001] 1 Lloyd's Rep 147

承租人的默示赔偿

如果船舶驶往某一地区，并因战争、敌对行动、海盗行为或其他地缘政治事件而遭受损害，则船东有权向其承租人要求赔偿。

根据英国法律，船东有权在受到某些限制的情况下，就遵守承租人指令的后果获得默示赔偿。这是根据 NYPE 格式第 8 条产生的。

这一原则的基本原理，在 The Island Archon（见注¹²）一案的判决中得到了清楚的解释：

“……根据定期租船合同，船东将船舶交给承租人处理，承租人可以自己选择装载什么货物和将船舶运到哪里，但不得超过合同规定的限度。在决定由谁来承担以一种方式而不是以另一种方式做出选择的后果时，有理由假定后果将落在做出选择的人身上，因为租船人有机会决定他所作的选择是否明智。……”

赔偿只适用于所涉风险不是一般贸易风险、也不是船东根据租船合同的条款已经同意承担的风险的情况。例如，如果租船合同包含战争保险费支付条款，其中设想只要租船人支付额外的保险费，船东就接受通过战争险区域的航行指令；可以争辩说，默示赔偿在此可能不起作用，因为船东可能被视为已经接受了这种风险。

¹² Triad Shipping Co. v. Stellar Chartering & Brokerage Inc. (The Island Archon) [1994] 2 Lloyd's Rep. 227

延误

例如当船舶在航行途中、可以或正在进入港口时因为黑名单问题而被延误或滞留时，就可能会出现停租或滞期费的问题。

一般原则下，承租人必须连续支付租金，除非其能证明适用停租条款。另一方面，如果船舶不能进港，可能无法发出装卸准备就绪通知，因此任何延误将由船东承担。

许多地缘政治事件不适用于未经修正的 NYPE 停租条款，因为事件可能被视为与船舶本身无关。因此在 The Saldanha 案件（见注13）中，根据未经修订的 NYPE 第15条，该船在被海盗劫持期间也并没有停租。不过法院表示，如果将“任何情况”一句也加入停租适用条款之中，那么该船就可以停租了。

建议使用定制条款，来处理因地缘政治事件而造成的特定延误。例如，BIMCO 关于定期租船合同的海盗条款规定，船舶“在整个扣押期间应继续租用，租船人的义务不受影响，但租费自扣押后第九十一（91）天起停止支付，并应在船舶释放后恢复支付”。

如果租船人本身造成了停租的情况，其一般不能依赖停租条款。因此，例如，如果承租人自己先前的指令引起了抵制而导致船舶被扣留，那么其可能无权停租该船舶。

至于航次租船合同，船东可以考虑在定制条款中包含明确的装卸期间与滞期费免责条款来应对某些地缘政治事件而引起的延误，如地方当局扣留、被列入黑名单、或战争风险。

¹³ COSCO Bulk Carrier Co. Ltd. v Team-Up Owning Co. Ltd. (The Saldanha) [2010] EWHC 1340

结论

鉴于违反制裁的严重商业后果, 以及前往高风险地区贸易所涉及的实际风险, 会员有必要确保其租船合同中包含足够保护其可以抵制可能会使船舶面临风险的条款。同样, 承租人也将因明确自由营运船舶的范围而受益。以下我们总结了在订立租船合同之前, 以及在处理可能出现的任何问题时, 需要考虑的关键问题。

日本、朝鲜、韩国和日本海地形图

合同订立时需考虑的问题

贸易限制:

- 排除主要风险区域 (考虑最新的地缘政治形势)
- 制定允许双方修改免责范围的条款

纳入保护条款, 例如:

- 制裁条款 (如 BIMCO's Designated Entities Clause and BIMCO's Sanctions Clause for Time Charterparties)
- 战争风险条款 (如 Conwartime 或 Voytime 2013 条款; BIMCO War Cancellation Clause 2004)
- 战争险投保及费用条款
- 海盗风险条款 (如 BIMCO Piracy Clause for Time or Voyage Charterers 2013)
- 特定贸易相关的定制条款 (例如古巴180天限制)
- 不可抗力条款

安全港口条款:

- 订立明示的安全港口保证 (“安全港口” 比 “安全泊位” 涵盖范围更广, 对船东更有利)
- 避免将保证的范围局限于谨慎处理义务 (例如 Shelltime 格式所述)

审查有关停租或装卸时间/滞期费的规定:

- 相关条款是否对滞留、海盗和其他地缘政治风险造成的延误做出规定?

航次指令指行的评估

- 检查贸易限制—是否排除了相关区域?
- 检查保护条款—实际情况是否符合条款中的定义, 是否充分构成危险?
- 是否有适用的不可抗力条款?
- 检查安全港口规定—, 指定该港时是否不安全? 是否充分构成危险?
- 是否存在对船舶安全构成充分威胁的风险, 并可根据案例法而拒绝执行航次命令? 书面记录所有船上决策, 包括相关信息和证据。
- 租船合同是否落空—它是否变得不可执行, 抑或只是变得费钱费时?
- 如果发生损害, 船东是否受默示赔偿保障的保护?
- 如果船舶延误或被扣留, 船东是否可以索赔租金/滞期费?
- 进行风险评估
- 进行制裁风险评估
- 就租船合同权利和责任的范围寻求法律咨询
- 就所涉风险和止损方案征求专家意见

信息与资源

战争与海盗

额外风险地区地图:

www.ukwarrisks.com/fileadmin/uploads/uk-war/Docs/2019_UKWR_Map_.pdf

IMB海盗活动信息中心:

www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre

IMB 实时海盗活动地图:

www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map

世界海运安全网站:

www.maritimeglobalsecurity.org

UK战争险协会/希腊战争险协会网站:

www.ukwarrisks.com, www.hellenicwarrisks.com

制裁

OFAC 网站:

www.treasury.gov/about/organizational-structure/offices/pages/office-of-foreign-assets-control.aspx

OFAC 常见问题:

www.treasury.gov/resource-center/faqs/sanctions/pages/ques_index.aspx

OFAC SDN 制裁清单:

<https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/SDN-List/Pages/default.aspx>

UK 抗辩险协会有关制裁的网页内容:

www.ukdefence.com/knowledge-resources/sanctions

ukdefence.com

The UK Defence Club

c/o Thomas Miller Defence Ltd,
90 Fenchurch Street, London EC3M 4ST
+44 207 283 4646
tmdefence@thomasmiller.com
www.ukdefence.com

Registered in England: No. 501877
UKDC is regulated in the UK by the PRA and the FCA.
Company number: 00501877